

## LKPR AD 2.20 PRAVIDLA PRO MÍSTNÍ PROVOZ

## LKPR AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS

## 2.20.1 KOORDINOVANÉ LETIŠTĚ

## 2.20.1 CO-ORDINATED AIRPORT

2.20.1.1 Letiště Praha/Ruzyně je koordinované letiště. Proto pro všechny lety a jejich jakékoliv změny (vyjma letů při nouzovém přistání, letů souvisejících se záchranou lidského života, letů za účelem pátrání a záchrany) je nezbytné před uskutečněním letu žádat letištní slot pro přílet a odlet u koordinátora letiště na adrese:

Slotová koordinace Česká republika  
letiště Praha/Ruzyně  
P.O.Box 67  
160 08 Praha 6  
Česká republika

☎ 220 116 122

✉ PRGSP7X@prg.aero (zasílání žádosti o sloty - formát SCR, GCR)

✉ slot.coord@prg.aero (ostatní komunikace)

Provozní doba: H24

*Poznámka: viz. GEN 1.2, bod 1.2.1.8*

2.20.1.2 Na letišti Praha/Ruzyně je vybírán koordinační poplatek dle podmínek uvedených v GEN 4.1.7.

2.20.1.1 Praha/Ruzyně Airport is a co-ordinated airport. Therefore for all flights and whatever their changes (except emergency landing, flights connected with human life saving, search and rescue flights) the slots for arrival and departure shall be requested before realization of flight from the airport co-ordinator at the address:

Slot Coordination of the Czech Republic  
Praha/Ruzyně Airport  
P.O.Box 67  
160 08 Praha 6  
Czech Republic

☎ +420 220 116 122

✉ PRGSP7X@prg.aero (sending slots requests - format SCR, GCR)

✉ slot.coord@prg.aero (other communication)

Operational hours: H24

*Note: see GEN 1.2, paragraph 1.2.1.8*

2.20.1.2 The co-ordination fee is collected at Praha/Ruzyně airport according to conditions defined in GEN 4.1.7.

## 2.20.2 ŘÍZENÍ LETADEL POHYBUJÍCÍCH SE NA POHYBOVÉ PLOŠE

## 2.20.2 CONTROL OF AIRCRAFT MOVING ON MOVEMENT AREA

2.20.2.1 Na stáních 1 až 7, 9 až 24 a 26 až 31 se neposkytuje služba řízení. Letadlům je poskytována služba řízení v místě stání pouze v případě poruchy Visual Docking Guidance System nebo na vyžádání.

2.20.2.2 Na stáních 25, 50 až 75 a E1 až E7 se letadla vozidlem FOLLOW ME nezavádí a bude jim poskytována služba řízení v místě stání.

2.20.2.3 Vjezd letadla do stání na vlastní pohon je povolen:

- pokud je v provozu Visual Docking Guidance System a nezobrazuje nápis "STOP" nebo
- pokud je v místě stání přítomna služba řízení.

2.20.2.4 V případě Provozu za nízké dohlednosti musí letadla po přistání zastavit před vjezdem na odbavovací plochu na příslušné TWY a vyčkat na vozidlo FOLLOW ME, kterým budou zavedena na příslušné stání a bude jim poskytována služba řízení v místě stání.

2.20.2.5 Služba řízení letadel na odbavovací ploše při výjezdu ze stání bude poskytována pouze na vyžádání.

2.20.2.6 Služba řízení letadel při výjezdu/ vjezdu ze/ na stání jiná, než jsou stání na odbavovacích plochách, bude poskytována pouze na vyžádání provozovatele nebo velitele letadla.

2.20.2.7 Během pojíždění po odbavovací ploše zodpovídá velitel letadla sám za zabránění střetnutí s jinými letadly, vozidly, osobami nebo předměty.

2.20.2.1 The control service on stands from 1 to 7, 9 to 24 and 26 to 31 is not provided. The control service in the position of stand will be provided only in case of Visual Docking Guidance System failure or on request.

2.20.2.2 The aircraft will not be led to stands 25, 50 to 75 and E1 to E7 by FOLLOW ME car and the control service will be provided in the position of stand.

2.20.2.3 Entry of aircraft to the stand using its own propulsion is allowed:

- if Visual Docking Guidance System is in operation and a sign "STOP" is not displayed or
- if the control service is present in the position of stand.

2.20.2.4 In case of Low Visibility Operation before entering the apron arrived aircraft shall stop and hold on a relevant TWY until a FOLLOW ME car leads it to the stand and the control service will be provided in position of the stand.

2.20.2.5 The control service for aircraft leaving the stand on apron will be provided on request only.

2.20.2.6 The control service for aircraft leaving or intending to stand on stands other than stands on aprons will be given only on aircraft operator's or pilot-in-command's request.

2.20.2.7 While taxiing on the apron, the pilot shall assume full responsibility for avoiding collision with other aircraft, vehicles, persons or objects..

2.20.2.8 Z důvodu zvýšení propustnosti odbavovací plochy SEVER je provozovatel letiště (Letiště Praha, a.s.) oprávněn nařídít uvolnění stání a přetah letadla na jím určené náhradní odstavné/odbavovací stání v případech, kdy doba stání letadla na odbavovacím stání překročí 180 minut.

2.20.2.9 Na odbavovacích plochách LKPR je zakázáno provádění motorových zkoušek, vyjma stání E3 až E7 na odbavovací ploše VÝCHOD v režimu volnoběhu pro vrtulové letouny s rozpětím křídel max. 29 m v době od 0600 do 2200 (0500-2100).

2.20.2.10 Stání 70 - 71 jsou použitelná SR - SS.

2.20.2.11 Stání S11 - S17 jsou použitelná SR - SS. Výjezd letadel z těchto stání SS - SR je povolen. Příjezd na tato stání SS - SR je zakázán.

2.20.2.8 Because of increasing of apron NORTH capacity the airport operator (Prague Airport) is authorized to order releasing of a stand and towing of an aircraft to an alternative lay-by/apron stand if the aircraft occupies the apron stand for more than 180 minutes.

2.20.2.9 Performance of engine test runs at the Aprons of LKPR is prohibited, with exception of stands from E3 to E7 on the apron EAST in engine idling speed for propeller aircraft with wingspan maximally 29 m in time from 0600 to 2200 (0500-2100).

2.20.2.10 Stands 70 - 71 are usable SR - SS.

2.20.2.11 Stands S11 - S17 are usable SR - SS. Departure of aircraft from these stands SS - SR is cleared. Arrival to these stands SS - SR is prohibited.

### 2.20.3 SYSTÉM PRO NAVÁDĚNÍ LETADEL NA STÁNÍ - APIS ++

Vizuální naváděcí systém pro stání 1, 1A, 1B, 3, 3A, 3B, 4, 4A, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 14A, 15, 16, 17, 18, 19, 19A, 20, 21, 21A, 22, 22A, 22B, 23, 24, 24A, 24B, 26, 27, 28, 29, 30, 31.

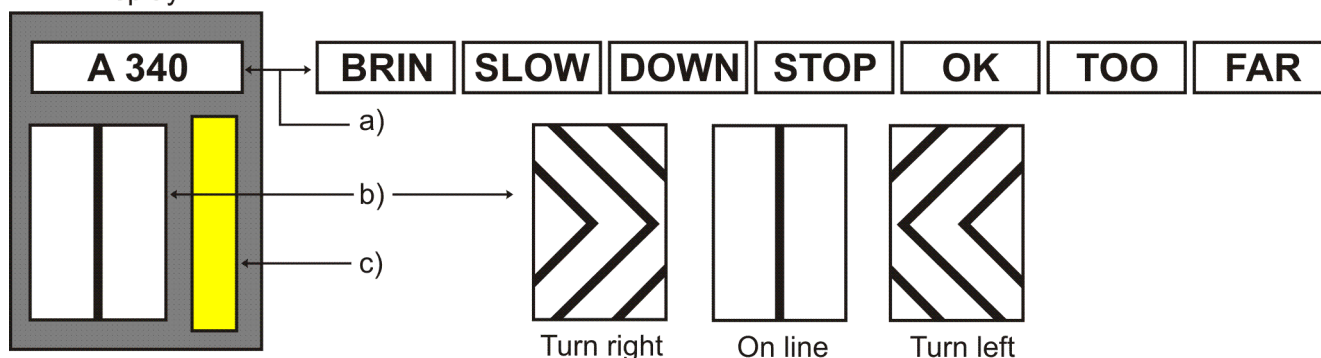
V případě provozu za nízké dohlednosti je systém pro navádění letadel vypnut. Služba řízení na jednotlivá stání je zajištěna vozidlem FOLLOW ME.

### 2.20.3 DOCKING GUIDANCE SYSTEM FOR AIRCRAFT PARKING STANDS - APIS ++

Visual nose-in docking guidance system for stands 1, 1A, 1B, 3, 3A, 3B, 4, 4A, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 14A, 15, 16, 17, 18, 19, 19A, 20, 21, 21A, 22, 22A, 22B, 23, 24, 24A, 24B, 26, 27, 28, 29, 30, 31.

During Low visibility operations the Docking guidance system is not available. Service of guidance is secured by FOLLOW ME car.

#### 2.20.3.1 Zobrazení Display



#### 2.20.3.1 Display

a) Displej zobrazující: Číslo stání, typ letadla, sérii letadla (v některých případech i počet dveří), číslo linky, "STOP/BRIN", "SLOW/DOWN", "STOP", "OK", "TOO/FAR", vzdálenost k místu zastavení, plánovaný čas odletu, destinaci, TOBT a TSAT. Časy jsou uváděny v UTC.

b) Indikátor směrového vedení.

c) Indikace vzdálenosti: indikátor je celý žlutý je-li letadlo vzdáleno alespoň 15 m od místa zastavení.

a) Display indicating: Stand number, aircraft type, aircraft series (in some cases also number of doors), line number, "STOP/BRIN", "SLOW/DOWN", "STOP", "OK", "TOO/FAR", distance to the stop position, estimated time of departure, destination, TOBT and TSAT. Times are in UTC.

b) Centre line beacon: side in guidance.

c) Closing rate indication. Fully yellow coloured closing rate indicator indicates that aircraft position is at least 15 m to stop position.

#### 2.20.3.2 Pokyny

- 1) Zobrazuje-li displej "STOP/BRIN", "STOP/označení stání letadla" nebo "STOP" je vjezd letadla do stání zakázán.
- 2) Sledujte vjezdové značení a indikátor směrového vedení.
- 3) Zkontrolujte, zda bliká správný typ letadla

#### 2.20.3.2 Instructions

- 1) If "STOP/BRIN" is displayed, "STOP/aircraft stand designation" or "STOP" entry of aircraft to the stand is prohibited.
- 2) Follow lead-in line and the centre line beacon guidance.
- 3) Check correct aircraft type is flashing.

- |  |   |
|--|---|
| <p>4) Maximální rychlost pojiždění na stání je 11 km/h (6 KT). V případě vyšší rychlosti pojiždění není zaručena správná funkce systému pro navádění letadel na stání. Překročí-li rychlost pojiždějícího letadla 11 km/h (6 KT), displej zobrazí "SLOW/DOWN".</p> <p>5) Indikátor vzdálenosti je celý žlutý, je-li letadlo vzdáleno alespoň 15 m od místa zastavení. Když je vzdálenost 13 m od místa zastavení, žlutá indikace vzdálenosti se začne od spodu zkracovat. Na displeji problikává pouze typ letadla.</p> <p>6) <b>POZOR:</b> Jestliže předek letadla je na úrovni kabiny nástupního mostu a indikátor vzdálenosti neindikuje vzdálenost a současně problikává na displeji číslo linky, musí být letadlo okamžitě zastaveno.</p> <p>7) <b>POZOR:</b> Zobrazí-li display "STOP" nebo zhasne-li indikátor směrového navádění nebo indikátor vzdálenosti, musí být letadlo okamžitě zastaveno.</p> <p>8) Zpomalujte pohyb letadla tak, aby bylo letadlo zastaveno ve správné pozici.</p> <p>9) Když je dosaženo místo zastavení, displej zobrazí "STOP" a následně "OK".</p> <p>10) Překročí-li letadlo limit pro správné parkování, displej zobrazí "TOO/FAR". V takovém případě bude vyžádán posun letadla do správného místa zastavení.</p> <p>11) Displej se automaticky vypne po zaparkování.</p> <p>12) Směrové vedení je určeno pouze pro levou sedačku.</p> | <p>4) Maximum speed of taxiing to stand is 11 km/h (6 KT). If taxi speed is higher correct function of docking guidance system for aircraft parking is not guaranteed. If speed of taxiing aircraft exceeds 11 km/h (6 KT) the display shows "SLOW/DOWN".</p> <p>5) Fully yellow coloured closing rate indicator indicates that aircraft position is at least 15 m to stop position. When distance is 13 m to stop position the yellow coloured closing rate indication starts to shorten from the bottom. Only aircraft type is flashing on the display.</p> <p>6) <b>ATTENTION:</b> If the nose of aircraft is at level of bridge cab and distance indicator does not indicate distance and at the same time line number flashing on the display, the aircraft shall be stopped immediately.</p> <p>7) <b>ATTENTION:</b> If "STOP" sign is displayed or the centre line beacon or the closing rate indicator are gone out the aircraft must be stopped immediately.</p> <p>8) Slow down the moving of aircraft to stop the aircraft in right position.</p> <p>9) When stop position is reached, display indicates "STOP" and "OK" subsequently.</p> <p>10) If aircraft overshoots the limit for correct parking, display indicates "TOO/FAR". In that case the shifting of aircraft to the right stop position will be requested.</p> <p>11) Display automatically shuts down after parking.</p> <p>12) Azimuth Guidance only for left seat AVBL.</p> |
|--|---|

#### 2.20.4 POJÍŽDĚNÍ

2.20.4.1 Pojiždění letadel s využitím vlastních motorů je povoleno pouze na pohybové ploše letiště. Pojiždění mimo pohybovou plochu letiště je zakázáno.

2.20.4.2 Pojiždění z TWY L na TWY R nebo z TWY R na TWY L povoleno pouze pro letadla do rozpětí 36 m.

2.20.4.3 Pojiždění z TWY L na TWY M nebo z TWY M na TWY L ve směru od/k TWY P povoleno pouze pro letadla s rozpětím do 36 m. Letadlům o rozpětí větším než 36 m je povoleno pojiždění z TWY L na TWY M nebo z TWY M na TWY L pouze ve směru od/k TWY F a zároveň musí být použita technika nadjiždění (viz LKPR AD 2-19-2 a 2.20.5.8). Rychlost pojiždění při nadjiždění je omezena na 10 kts.

2.20.4.4 Pojiždění z TWY L na TWY P ve směru od TWY M k RWY 12/30 nebo z TWY P na TWY L ve směru od RWY 12/30 k TWY M povoleno pouze pro letadla s rozpětím do 36 m. Letadlům o rozpětí větším než 36 m je povoleno pojiždění z TWY L na TWY P ve směru od THR RWY 30 k odbavovací ploše JIH nebo z TWY P na TWY L ve směru od odbavovací plochy JIH k THR RWY 30 pouze za použití techniky nadjiždění (viz LKPR AD 2-19-2 a 2.20.5.8). Rychlost pojiždění při nadjiždění je omezena na 10 kts.

2.20.4.5 Na TWY P mezi RWY 04/22 a odbavovací plochou JIH, TWY R a TWY S je rychlost pojiždění letadel s rozpětím větším než 36 m omezena na 10 kt.

2.20.4.6 Pojiždění z TWY A na TWY H nebo z TWY H na TWY A povoleno pouze pro letadla do rozpětí 36 m.

2.20.4.7 Pojiždění z TWY D na TWY G nebo z TWY G na TWY D povoleno pouze pro letadla do rozpětí 36 m.

#### 2.20.4 TAXIING

2.20.4.1 Taxiing of aircraft with usage of its own engines is allowed only on manouvering area. Taxiing outside manouvering area is prohibited.

2.20.4.2 Taxiing from TWY L to TWY R or from TWY R to TWY L is allowed only for aircraft with wingspan up to 36 m.

2.20.4.3 Taxiing from TWY L to TWY M or from TWY M to TWY L in direction from/to TWY P is cleared only for aircraft with wingspan up to 36 m. Taxiing of aircraft with wingspan more than 36 m is cleared from TWY L to TWY M or from TWY M to TWY L only in direction from/to TWY F. Oversteering technique shall be used (see LKPR AD 2-19-2 and 2.20.5.8). Speed of taxiing during oversteering is limited to 10 kts.

2.20.4.4 Taxiing from TWY L to TWY P in direction from TWY M to RWY 12/30 or from TWY P to TWY L in direction from RWY 12/30 to RWY M is cleared only for aircraft with wingspan up to 36 m. Taxiing of aircraft with wingspan more than 36 m from TWY L to TWY P in direction from THR RWY 30 to apron SOUTH or from TWY P to TWY L in direction from THR RWY 30 to apron SOUTH is cleared only if oversteering technique is used (see LKPR AD 2-19-2 and 2.20.5.8). Speed of taxiing during oversteering is limited to 10 kts.

2.20.4.5 Speed of taxiing of aircraft with wingspan more than 36 m is limited to 10 kt on TWY P between RWY 04/22 and apron SOUTH, TWY R and TWY S.

2.20.4.6 Taxiing from TWY A to TWY H or from TWY H to TWY A is cleared only for aircraft with wingspan up to 36 m.

2.20.4.7 Taxiing from TWY D to TWY G or from TWY G to TWY D is cleared only for aircraft with wingspan up to 36 m.

2.20.4.8 Pojíždění z TWY B na TWY A nebo z TWY A na TWY B ve směru od/k TWY H povoleno pouze pro letadla do rozpětí 36 m.

2.20.4.9 Pojíždění z TWY H1 na TWY F nebo z TWY F na TWY H ve směru od/k TWY H povoleno pouze pro letadla do rozpětí 36 m.

2.20.4.10 Pro křižování RWY 04/22 po TWY není vyžadováno povolení TWR. RWY 04/22 je trvale uzavřena pro vzlety a přistání.

2.20.4.11 Na RWY 04/22 v úseku mezi TWY L a TWY P je povoleno pojíždění letadel s rozpětím křídel MAX 29 m.

2.20.4.12 RWY 04/22 je v úseku mezi TWY L a RWY 12/30 uzavřena pro veškerý provoz letadel.

2.20.4.13 TWY FF je uzavřena pro veškerý provoz letadel.

2.20.4.14 Pojíždění vrtulníků za letu z/na TWY N na/z APN Bell Helicopter je povoleno pouze pro vrtulníky s průměrem rotoru do 15 m.

2.20.4.15 Pro následující TWY platí omezení na maximální rozpětí letadla:

2.20.4.8 Taxiing from TWY B to TWY A or from TWY A to TWY B in direction from/to TWY H is cleared only for aircraft with wingspan up to 36 m.

2.20.4.9 Taxiing from TWY H1 to TWY F or from TWY F to TWY H1 in direction from/to TWY H is cleared only for aircraft with wingspan up to 36 m.

2.20.4.10 No ATC clearance is required for crossing RWY 04/22. RWY 04/22 is permanently closed for departures and arrivals.

2.20.4.11 On RWY 04/22 in segment between TWY L and TWY P taxiing is allowed for aircraft with wingspan MAX 29 m.

2.20.4.12 RWY 04/22 in segment between TWY L and RWY 12/30 is closed for all operation of aircraft.

2.20.4.13 TWY FF is closed for all operation of aircraft.

2.20.4.14 Air-taxiing of helicopters from/to TWY N to/from APN Bell Helicopter is allowed only for helicopters with rotor diameter up to 15 m.

2.20.4.15 There are restrictions of maximum aircraft wingspan for following TWYs:

TWY	kódové písmeno/code letter	MAX rozpětí/wingspan of ACFT
AA	D	52 m
A1 mezi stáními / between stands 1 a / and 3***	D	52 m
B1*	C	36 m
B2*	C	36 m
H mezi / between TWY L a / and TWY B2**	D	52 m
H1 mezi stáními / between stands 22 a / and 24	D	52 m
H1 mezi stáními / between stands 25 a / and 31	C	36 m
J BLUE	C	36 m
J ORANGE	C	36 m
K	D	52 m
N mezi / between TWY P a stáním / and stand S9	C	29 m
N mezi stáním / between stand S9 a odbavovací plochou / and apron Bell Helicopter	B	19,5 m
RR	C	36 m
S	D	52 m

Poznámka \*: Pojíždění po TWY B1 na stání 4A povoleno pro letadla maximálního rozpětí 52 m. Pojíždění po TWY B2 na stání 13 povoleno pro letadla maximálního rozpětí 51 m.

Poznámka \*\*: Pojíždění ze stání 58 po TWY H směrem k TWY L a TWY F povoleno pro letadla maximálního rozpětí 65 m.

Poznámka \*\*\*: Pojíždění po TWY A1 na stání 3 povoleno pro letadla maximálního rozpětí 80 m. Přetahy letadel po TWY A1 na stání 1 povoleny pro letadla maximálního rozpětí 65 m.

2.20.4.16 Po přistání na RWY 06/24 je zakázán výjezd po RWY 12, pokud ATC nestanoví jinak. Je zakázáno pojíždění letadel na RWY 12 po RWY 06/24, s výjimkou úseku mezi TWY L a TWY D.

2.20.4.17 Pro zahájení pojíždění na odbavovací ploše letiště se z bezpečnostních důvodů musí používat pouze minimální výkon motorů.

2.20.4.18 Použití TWY J BLUE a TWY J ORANGE je povoleno za podmínek VIS  $\geq$  400 m.

Remark \*: Taxiing via TWY B1 to stand 4A is allowed for ACFT with wingspan up to 52 m. Taxiing via TWY B2 to stand 13 is allowed for ACFT with wingspan up to 51 m.

Remark \*\*: Taxiing from stand 58 via TWY H in the direction of TWY L and TWY F is allowed for ACFT with wingspan up to 65 m.

Remark \*\*\*: Taxiing via TWY A1 to stand 3 is allowed for aircraft with maximum wingspan 80 m. Towing of aircraft along TWY A1 to stand 1 is allowed for aircraft with maximum wingspan 65 m.

2.20.4.16 After landing on RWY 06/24 vacating via RWY 12 is prohibited unless otherwise stated by ATC. There is prohibited taxiing of aircraft to RWY 12 along RWY 06/24 with exemption of the segment between TWY L and TWY D.

2.20.4.17 Due to safety reasons for taxi-out on the apron use minimum power only.

2.20.4.18 Usage of TWY J BLUE and TWY J ORANGE is allowed under the conditions VIS  $\geq$  400 m.

2.20.4.19 Použití TWY J BLUE a TWY J ORANGE v úseku mezi TWY G a TWY H je povoleno pouze v době mezi východem a západem slunce.

2.20.4.20 Pro vrtulová letadla s MTOW MAX 30 t a za podmínek VIS  $\geq 400$  m je povolen výjezd ze stání "NOSE-IN" režimem "POWER BACK". Procedura "POWER BACK" musí být provedena za asistence dvou pracovníků handlingové společnosti. Povolení platí pouze pro:

- 1) stání 50 až 58 na odbavovací ploše SEVER,
- 2) stání 60 až 64 na odbavovací ploše SEVER,
- 3) stání 70 až 75 na odbavovací ploše SEVER,
- 4) všechna stání na odbavovací ploše VÝCHOD.

2.20.4.21 Vyčkávací místo CAT I RWY 24 na TWY Z je způsobilé pro provoz letadel za meteorologických podmínek přízemní dohlednosti min 5 km a základny oblačnosti min 1000 ft. Za meteorologických podmínek horších než výše uvedená minima je toto vyčkávací místo použitelné pouze těmi odlétávajícími letadly, která byla předmětem odmrazení na DA 1 a u kterých se očekává schopnost odletu bez zdržení ze strany letové posádky.

## 2.20.5 PROVOZ KRITICKÝCH TYPŮ LETADEL

### 2.20.5.1 Kritické typy letadel

LKPR je běžně použitelné pro letadla do velikosti typu Boeing 747-400 (rozpětí 65 m, délka trupu 71 m). Za podmínek níže stanovených je povolen provoz typů Airbus 380, Airbus 340-600, Boeing 777-300 / 777-300ER, Boeing 747-8, Antonov 124, Lockheed C5 A/B.

### 2.20.5.2 RWY a postranní pásy RWY

Šířka RWY činí 45 m a včetně zpevněných postranních pásů 60 m. Navazující plochy jsou nezpevněné s travnatým povrchem.

### 2.20.5.3 TWY a postranní pásy TWY

Šířka TWY včetně zpevněných postranních pásů činí 44 m. Navazující plochy jsou nezpevněné s travnatým povrchem. Posádky čtyřmotorových letadel jsou povinny používat minimální tah vnějších pohonných jednotek a je-li to možné, provádět pojiždění s vypnutými vnějšími pohonnými jednotkami.

### 2.20.5.4 Trasy pojiždění pro kritické typy letadel

Pro uvedené kritické typy letadel jsou použitelné pouze trasy pojiždění dle mapy LKPR AD 2-20-1.

### 2.20.5.5 Vedení vozidlem FOLLOW ME

Vedení vozidlem FOLLOW ME je povinné pro typy Airbus 380, Boeing 747-8, Antonov 124, Lockheed C5 A/B.

### 2.20.5.6 Limit rychlosti pojiždění

V obloucích TWY a na TWY v hranicích odbavovací plochy je rychlost pojiždění omezena na 10 kt.

2.20.4.19 Usage of TWY J and TWY J ORANGE in segment between TWY G and TWY H is permitted only in time between sunrise and sunset.

2.20.4.20 "POWER BACK" from "NOSE-IN" stands is cleared for propeller aircraft with MTOW MAX 30 t when VIS  $\geq 400$  m. "POWER BACK" shall be provided with assistance of two workers of handling agent. The clearance is valid only for:

- 1) stands from 50 to 58 on apron NORTH,
- 2) stands from 60 to 64 on apron NORTH,
- 3) stands from 70 to 75 on apron NORTH,
- 4) all stands on apron EAST.

2.20.4.21 A holding point CAT I RWY 24 on TWY Z is certified for aircraft operations in meteorological conditions of prevailing visibility of min 5 km and of cloud base of min 1000 ft. This holding point is, in meteorological conditions worse than minima specified above, serviceable only by those departing aircraft which were subject of deicing at DA 1 and which capability of an aircrew's perspective undelayed departure is expected.

## 2.20.5 OPERATIONS OF CRITICAL AIRCRAFT TYPES

### 2.20.5.1 Critical aircraft types

LKPR is available for aircraft up to size of Boeing 747-400 (wingspan 65 m, fuselage length 71 m). Under conditions described below operations of Airbus 380, Airbus 340-600, Boeing 777-300 / 777-300ER, Boeing 747-8, Antonov 124, Lockheed C5 A/B are allowed.

### 2.20.5.2 RWY and RWY shoulders

RWY width is 45 m, 60 m including paved RWY shoulders. The adjacent areas are unpaved with grass surface.

### 2.20.5.3 TWY and TWY shoulders

TWY width is 44 m including paved shoulders. The adjacent areas are unpaved with grass surface. The crews of the four-engine aircraft are obliged to use minimal thrust of outer engines and if possible to taxi with outer engines off.

### 2.20.5.4 Taxi routes for critical aircraft types

For defined critical aircraft types only taxi routes according to chart LKPR AD 2-20-1 are useable.

### 2.20.5.5 Marshalling

Marshalling is obligatory for Airbus 380, Boeing 747-8, Antonov 124, Lockheed C5 A/B.

### 2.20.5.6 Taxi speed limit

In TWY curves and on TWY at apron taxi speed is limited to 10 kt.

**2.20.5.7 Vzdálenost konce křídla od překážek**

Na základě výsledků studie provozní bezpečnosti se při pojiždění na TWY aplikuje bezpečná vzdálenost konce křídla od pevné překážky 7,5 m.

**2.20.5.8 Nadjíždění v obloucích**

Posádky letadel jsou žádány, aby v obloucích používaly techniku nadjíždění. Bezpečná vzdálenost od okraje TWY a překážek je zaručena v případě, kdy geometrický střed hlavního podvozku letadla pojíždí po osovém značení. Z důvodu zvýšení bezpečnosti je nadjíždění doporučeno i pro všechna letadla kódového písmene E.

2.20.5.9 Z důvodu dodržení OCA/OCH může ATC vydat posádce typu A380 instrukci k vyčkávání na vzdálenějších místech před RWY: vyčkávací místa CAT II/III pro RWY 06/24 a definovaná místa na TWY pro RWY 12/30, viz AIP ČR LKPR AD 2-20-1.

**2.20.5.10 Odmrazování**

Odmrazování a protinámrazové ošetření všech kritických typů letadel se provádí na DE-ICING AREA 2 a v případě typů A340-600 a B777-300/300 ER i na DE-ICING AREA 1. Odmrazení kritických typů letadel na DA2 je možné pouze v postavení ve směru příjezdu od TWY A1.

**2.20.6 PLNĚNÍ PALIVA DO LETADLA S CESTUJÍCÍMI NA PALUBĚ**

2.20.6.1 Plnění paliva do letadel s cestujícími na palubě (sedící, vystupující nebo nastupující) musí být oznámeno na Operační středisko Záchraně a požární služby. Velitel letadla je povinen informaci o přítomnosti cestujících na palubě letadla sdělit svému handlingovému agentovi. Handlingový agent je potom povinen informaci předat společnosti zajišťující plnění palivem a informovat Operační středisko o začátku a ukončení plnění paliva. Na vyžádání velitele letadla může Záchraně a požární služba zajistit požární asistenci u letadla.

**2.20.7 MULTIPLE PUSH-BACK**

2.20.7.1 Pro letadla o rozpětí MAX 36 m včetně je pro účely zvýšení plynulosti, za striktní podmínky zachování provozní bezpečnosti, povoleno na pojezdových pruzích s výjimkou TWY J aplikovat postupy "MULTIPLE PUSH-BACK".

2.20.7.2 Pro účely MULTIPLE PUSH-BACK jsou na pojezdových pruzích zřízeny příčky zastavení ("PUSH/PULL STOP LINE"), viz LKPR AD 2-21-1.

2.20.7.3 Pro MULTIPLE PUSH-BACK se standardně používá systém příček zastavení PUSH. V případě že ATC určí koncovou pozici odlišnou od standardních postupů, oznámí ji posádce. Posádka předá informaci pozemnímu personálu.

2.20.7.4 Pro zahájení pojiždění se musí z bezpečnostních důvodů používat pouze minimální výkon motorů.

**2.20.5.7 Wingtip clearance**

On the basis of operational safety study results safe wingtip clearance 7,5 m from an obstacle is applied for taxiing on TWY.

**2.20.5.8 Oversteering**

Crews are requested to use oversteering technique in curves. The safe clearance from the TWY edge and obstacles is guaranteed if geometrical centre of the main undercarriage of aircraft is moving along centre line marking. For safety reasons an oversteering is recommended also for all aircraft code letter E.

2.20.5.9 To maintain OCA/OCH the crew of type A380 should be instructed by ATC to hold at positions with longer distance in front of RWY: holding positions CAT II/III for RWY 06/24 and defined positions at TWY for RWY 12/30, see AIP CR LKPR AD 2-20-1.

**2.20.5.10 De-icing**

De-icing and anti-icing treatment of all critical aircraft types is carried out on DE-ICING AREA 2, in case of A340-600 and B777-300/300 ER types also on DE-ICING AREA 1. De-icing of critical aircraft types on DA2 is possible only if standing in direction of arrival from TWY A1.

**2.20.6 FUELLING OF AIRCRAFT WITH PASSENGER ON BOARD**

2.20.6.1 Fuelling of aircraft with passengers on board (sitting, alighting or boarding) shall be reported to Operational unit of Rescue and Fire Fighting Service. The pilot-in-command is obliged to report information about the presence of passenger on board of the aircraft to his handling agent. The handling agent is then obliged to pass the information to company providing fuelling and inform Operational unit about beginning and finishing of fuelling. The Rescue and Fire Fighting Service can provide the fire assistance on pilot-in-command request.

**2.20.7 MULTIPLE PUSH-BACK**

2.20.7.1 In order to increase of operation fluency on the strict condition of operational safety preservation "MULTIPLE PUSH-BACK" conditions can be applied for aircraft with wingspan MAX 36 m on taxiway strips except of TWY J.

2.20.7.2 For the purpose of multiple push-back, "PUSH/PULL STOP LINES" have been established on taxiway strips, see LKPR AD 2-21-1.

2.20.7.3 The system of PUSH stop bars is used by default for MULTIPLE PUSH-BACK. If ATC establishes the final position different from standard procedures ATC advises it to the crew. The crew passes this information to a ground personnel.

2.20.7.4 For safety reasons only minimal engine power shall be used for commencement of taxiing.

## 2.20.8 ODMRAZOVÁNÍ LETADEL

2.20.8.1 Organizace provádějícími odmrazování letadel jsou:

- Czech GH, s.r.o.
- Czech Airlines Handling, a.s.
- Menzies Aviation (Czech), s.r.o.

2.20.8.2 Odmrazování letadel a postřik proti námraze je možné provádět pouze na vyhrazených místech:

- "DE-ICING AREA 1" na TWY Z před THR RWY 24
- "DE-ICING AREA 2" na TWY Z na úrovni TWY AA
- "DE-ICING AREA 3" na TWY AA
- "DE-ICING AREA 4" v prostoru stání 50 a 51 na odbavovací ploše SEVER
- "DE-ICING AREA 5" v prostoru stání 58 na odbavovací ploše SEVER
- "DE-ICING AREA 6" v prostoru stání 62 a 63 na odbavovací ploše SEVER
- TWY J na úrovni stání 53 a 54 (pouze v mimořádných případech)
- Odbavovací plocha VÝCHOD
- Prostor stání S1-S9 na odbavovací ploše JIH (pouze ACFT o MTOW do 13 000 kg)

2.20.8.3 Pro účely správného zastavení jsou na DE-ICING AREA 1-3 vyznačeny příčky určené pro zastavení letadla na úrovni kabiny pilota:

- |                     |  |
|---------------------|--|
| <b>DE-ICING 36M</b> | příčka určena pro letadla s rozpětím křídel / line intended for aircraft with wing span MAX 36 m |
| <b>DE-ICING 52M</b> | příčka určena pro letadla s rozpětím křídel / line intended for aircraft with wing span 36-52 m  |
| <b>DE-ICING 65M</b> | příčka určena pro letadla s rozpětím křídel / line intended for aircraft with wing span 52-65 m  |

Pro účely správného zastavení letadel s rozpětím 65-80 m jsou na DE-ICING AREA 2 vyznačeny příčky zastavení určené pro zastavení letadla úrovní předového podvozku na příslušné příčce zastavení.

### 2.20.8.4 Provozní postupy

Posádka letadla musí oznámit žádost o odmrazování:

- v době, kdy jsou uplatňovány postupy A-CDM, handlingové společnosti nejpozději 25 minut před hodnotou TOBT;
- v době, kdy nejsou uplatňovány postupy A-CDM, handlingové společnosti nejpozději 25 minut před hodnotou EOBT a pracovišti RUZYŇ DELIVERY při prvním navázání spojení.

Pozdější žádost o odmrazování bude přijata, může však způsobit zpoždění letu.

Pořadí na odmrazování určuje v závislosti na provozní situaci ATC. Místo pro odmrazování určuje v případě aplikování A-CDM postupů GHA, v případě neaplikování A-CDM postupů ATC.

## 2.20.9 HIGH INTENSITY RWY OPERATIONS - HIRO

2.20.9.1 Postupy HIRO se aplikují v době od 0500 do 2100 (0400 - 2000).

2.20.9.2 Piloti, kteří nemohou splnit požadavky HIRO system jsou žádáni, aby toto oznámili ATC co nejdříve.

## 2.20.8 DE-ICING OF AIRCRAFT

2.20.8.1 Companies carrying out aircraft de-icing:

- Czech GH
- Czech Airlines Handling
- Menzies Aviation (Czech)

2.20.8.2 De-icing and anti-icing of aircraft can be carried out only on the designated places:

- "DE-ICING AREA 1" on TWY Z in front of THR RWY 24
- "DE-ICING AREA 2" on TWY Z on level of TWY AA
- "DE-ICING AREA 3" on TWY AA
- "DE-ICING AREA 4" in area of stands 50 and 51 on apron NORTH
- "DE-ICING AREA 5" in area of stand 58 on apron NORTH
- "DE-ICING AREA 6" in area of stands 62 and 63 on apron NORTH
- TWY J on level of stands 53 and 54 (only in exceptional cases)
- Apron EAST
- Area of stands S1-S9 on apron SOUTH (only ACFT with MTOW up to 13 000 kg)

2.20.8.3 There are stop bars intended for stopping of aircraft with cockpit on level of appropriate stop bar marked at DE-ICING AREAS 1 -3 for purpose of precise stop of aircraft:

There are stop bars intended for stopping of aircraft with nose wheel on level of appropriate stop bar marked at DE-ICING AREA 2 for purpose of precise stop of aircraft with the wing span 65-80 m.

### 2.20.8.4 Operational procedures

The crew of the aircraft must report de-icing request:

- when A-CDM procedures are in effect - to the handling company at least 25 minutes before TOBT value;
- when A-CDM procedures are not in effect - to the handling company at least 25 minutes before EOBT value and to RUZYŇ DELIVERY when initial radio communication is established.

Later de-icing request will be accepted, it can, however, cause a flight delay.

Order for de-icing will be determined by ATC depending upon actual traffic situation. Place for de-icing in case of A-CDM procedure application will be determined by GHA, in case of A-CDM procedure absence by ATC.

## 2.20.9 HIGH INTENSITY RWY OPERATIONS - HIRO

2.20.9.1 HIRO procedures are applied from 0500 to 2100 (0400 - 2000) hours.

2.20.9.2 If unable to comply with the HIRO system, pilots are requested to advise ATC as soon as possible.

2.20.9.3 Pro zamezení zpožděním a pro zvýšení max. hodinového počtu vzletů a přistání je nezbytné snížit časy obsazení RWY na minimum.

#### 2.20.9.4 Přílety

2.20.9.4.1 Piloti jsou žádáni aby, kdykoliv to podmínky umožní, po přistání vyklidili RWY na následující pojezdové dráhy:

TYPE CLASS	RWY 24		RWY 06		RWY 30	RWY 12	
MEDIUM-JET (LDA)	D RET* (2070 m)		L RET* (1556 m)	B (2430 m)	G (2120 m)	P (1685 m)	R (2495 m)
MEDIUM-PROP (LDA)	C (1325 m)	D RET* (2070 m)	L RET* (1556 m)		G (2120 m)	P (1685 m)	

\* Rapid Exit Taxiway

2.20.9.4.2 Pro zajištění minimálních časů obsazení RWY je doporučeno pojmenovat očekávaný výjezd z RWY během briefingů před přistáním. Piloti jsou žádáni, aby plánovali ten výjezd, který je proveditelný a nesnažili se o vyjetí dřívějším výjezdem, aby se předešlo jeho minutí a následnému pomalému pojíždění k dalšímu.

#### 2.20.9.5 Odlety

2.20.9.5.1 Kdykoliv to podmínky na RWY umožní, piloti by měli být připraveni akceptovat vzlet z následující křižovatky:

TYPE CLASS	RWY 24	RWY 06	RWY 30	RWY 12
MEDIUM-JET (TORA)	THR (3715 m)	E (3060 m)	THR (3250 m)	D (2760 m)
MEDIUM-PROP (TORA)	B (2545 m)	D (2250 m)	R (2575 m)	G (2225 m)

2.20.9.5.2 Všechny kontroly v kabině by měly být dokončeny před vstupem na RWY. Kontroly prováděné na RWY by měly být omezeny na minimum.

2.20.9.5.3 Piloti by měli provést vstup na RWY neprodleně po obdržení povolení a být připraveni provést vzlet přímo z pojíždění, bude-li to nutné.

2.20.9.5.4 Možnost zdržení v případě požadavku MEDIUM ACFT na vzlet od THR RWY 12.

#### 2.20.10 PŘÍČKY ZASTAVENÍ NA STÁNÍCH

2.20.10.1 Příčky zastavení na stáních jsou určeny pro zastavení letadla příďovým podvozkem na úrovni příčky.

2.20.10.2 Na odbavovací ploše Východ na stání E7 je nutné zajíždět letadlem Boeing 747 velmi pomalu, aby bylo možné zastavit letadlo přesně na příčce zastavení dle pokynů služby řízení v místě stání (Follow me). Přesné zastavení je požadováno pro ukotvení příďového podvozku pro nakládku/vykládku letadla.

2.20.9.3 To prevent delays of flights and to achieve the highest possible rate/hour for arrivals and departures. RWY occupancy times are to be reduced to minimum.

#### 2.20.9.4 Arrival

2.20.9.4.1 Whenever RWY conditions permit, pilots are requested to vacate RWY after landing via following exit taxiways:

2.20.9.4.2 In order to ensure a minimum RWY occupancy time, it is recommended to nominate the expected exit taxiway during the approach briefing. Pilots are requested to aim for an exit, which can be made, rather than to aim for an earlier one, just to miss it and to roll slowly to the next.

#### 2.20.9.5 Departure

2.20.9.5.1 Whenever RWY conditions permit, pilots should prepare and be ready to accept the following intersection take off runs:

2.20.9.5.2 Cockpit checks should be completed prior to line-up and any checks requiring completion on the RWY should be kept to minimum.

2.20.9.5.3 Pilots should ensure that they line up immediately after being cleared and to be ready to continue with a rolling take-off if necessary.

2.20.9.5.4 There is possibility of delay if MEDIUM ACFT requests take-off from THR RWY 12.

#### 2.20.10 STOP LINES ON STANDS

2.20.10.1 Stop lines on aircraft stands are intended for stopping an aircraft nose wheel at the level of a stop line.

2.20.10.2 On apron East, stand E7 it is necessary to taxi the Boeing 747 aircraft very slowly to be able to stop the aircraft exactly at the stop line according to instruction of the ground marshal service at the stand (Follow me). Accurate stop is required in order to attach the nose gear for aircraft loading/unloading.